



PROCES VERBAL

Bureau Communautaire du mardi 4 avril 2017



Ordre du jour :

Le Président procède à l'appel des membres et récapitule les pouvoirs :

Etaient présents :

BESNE : Mme Sylvie CAUCHIE

DONGES : M. François CHENEAU

LA CHAPELLE-DES-MARAIS : M. Franck HERVY

MONTOIR-DE-BRETAGNE : Mme Michèle LEMAITRE

PORNICHET : M. Jean-Claude PELLETEUR

SAINT-ANDRE-DES-EAUX : M. Jérôme DHOLLAND

SAINT-MALO-DE-GUERSAC : M. Alain MICHELOT

SAINT-NAZAIRE : M. Eric PROVOST, Mme Pascale HAMEAU, M. Alain MANARA, M. Jean-Jacques LUMEAU, Mme Gaëlle BENIZE, M. David SAMZUN, Mme Lydie MAHE, M. Martin ARNOUT

TRIGNAC : M. David PELON

Absents représentés :

SAINT-JOACHIM : Mme Marie-Anne HALGAND donne pouvoir à Mme Sylvie CAUCHIE

Le Président propose que le secrétariat de séance soit tenu par M. Jean-Jacques LUMEAU, ce qu'accepte le Bureau Communautaire à l'unanimité.

Le Procès Verbal de la séance du Bureau Communautaire du mardi 7 mars 2017 n'appelant aucune observation, il est adopté à l'unanimité.

Préambule

Le Président

En début de séance, le Président s'enquiert d'éventuelles demandes de questions diverses de la part des membres du Bureau.

Nicolas Morvan

Nicolas Morvan est entré le 3 avril 2017 au cabinet, où il est plus précisément chargé de suivre les dossiers intercommunaux. Ses bureaux sont au siège de l'agglomération.

Vivien Chauffaille

Vivien Chauffaille est également arrivé le 3 avril. Ses missions portent davantage sur la Ville, dans le domaine de la communication politique et d'aide à la prise de parole pour les adjoints et les vice-présidents.

Le Président

Les élus du Bureau communautaire sont invités à se présenter aux nouveaux collaborateurs du cabinet.

Les élus se présentent.

Pierre Sabouraud

Pierre Sabouraud a pris ses fonctions le 1^{er} avril 2017. Né à La Rochelle, où il a commencé sa carrière, il a progressé le long de la Loire, et il est heureux de revenir vers l'Atlantique, à Saint-Nazaire, territoire à la fois ligérien et océanique.

D'abord guide touristique à La Rochelle, après la fin de ses études, il a migré vers la Touraine, à Montrésor, près de Loches, pour créer le premier office de tourisme de Pays, à l'échelle de 60 communes, dans une démarche avant-gardiste, en vue de fédérer le territoire, en lien avec des fonds européens. Il y a passé quatre années, puis est remonté vers le Nord, pour atteindre la Loire et Tours, où il a pris la direction du marketing international du Comité départemental de tourisme de Touraine. Après dix années passées à la direction du marketing international et à la direction adjointe du CDT, il est allé dans l'Oise, en Picardie, territoire qui n'a pas une grande notoriété touristique mais qui accueille du tourisme de masse, avec le parc Astérix, du tourisme culturel, avec les châteaux de Compiègne et de Chantilly, la cathédrale de Beauvais, l'aéroport de Beauvais, devenu une plateforme internationale pour l'Europe, ainsi que du tourisme industriel, avec la ville de Creil, qui n'a pas du tout de notoriété touristique mais qui a un potentiel, avec le fluvial et le tourisme industriel, dans l'ancienne clouterie qui a ouvert au public pour montrer son savoir-faire. Il est ensuite revenu en Touraine pour reprendre la direction générale de sept nouvelles agences départementales du tourisme afin de donner une nouvelle donne touristique et une belle ambition, avec un plan stratégique intitulé « plan de compétitivité » pour montrer qu'il est nécessaire de s'adapter en permanence à l'environnement et surtout, à l'évolution des clientèles, qui, en Touraine, sont internationales, donc avec des fluctuations importantes, notamment lorsqu'il y a des périodes d'insécurité, comme c'est le cas depuis ces dernières années. Ceci amène une baisse immédiate de certaines clientèles, comme la clientèle asiatique, qu'il faut compenser par des clientèles plus proches, européennes ou plus locales. Il est resté trois ans dans ces fonctions.

Pierre Sabouraud indique qu'il arrive avec grand plaisir sur le territoire de Saint-Nazaire et de son agglomération, qui présente un potentiel énorme, puisque tous les éléments sont réunis pour satisfaire les touristes et leur créer des souvenirs à travers l'expérience, la narration, et pour jouer sur l'émotion des clientèles. La mer, point d'attractivité, l'espace d'oxygénation, avec la Brière, et le tourisme industriel sont des éléments qui permettent de faire vivre des émotions, d'attirer à la fois une clientèle locale, une clientèle familiale, une clientèle française, et qui offrent un potentiel pour attirer une clientèle européenne, voire internationale. La pointe industrielle de Saint-Nazaire apporte cette visibilité internationale qui permet d'attirer ces publics lointains et cette diversité de clientèles permet d'équilibrer le socle de clientèles et d'éviter ainsi des fluctuations trop importantes et donc, des baisses de rentabilité pour les équipements, notamment.

Le nouveau directeur général de Saint-Nazaire Agglomération Tourisme travaillera avec l'ensemble de l'équipe et de manière concertée, car il estime que la concertation et le travail collégial sont importants pour gagner. Le tourisme est l'un des secteurs économiques qui présentent de belles perspectives pour l'avenir. Deux chiffres en témoignent. En

termes de pronostic d'évolution du tourisme, d'ici quelques années, l'OMT, l'Organisation mondiale du tourisme, estime que depuis 2015, le nombre de touristes dans le monde a dépassé le milliard (1,2 milliard) et devrait atteindre les deux milliards en 2030. La matière est donc considérable, à condition d'être compétitifs et de faire en sorte de le rester vis-à-vis des autres territoires, qui, eux aussi, s'arment pour avoir une notoriété et une fréquentation touristique. L'avantage du tourisme est l'un des secteurs économiques qui permet de développer des emplois au niveau local et d'apporter en même temps du bien-être aux habitants. C'est toute cette alchimie qui doit permettre de créer des souvenirs, d'apporter de la valeur ajoutée au territoire et de faire vibrer les visiteurs, qui, eux, sont des ambassadeurs. En effet, aujourd'hui, avec les réseaux sociaux, tous sont en capacité de porter la bonne parole ou d'apporter une mauvaise image soit aux équipements, soit à un territoire, de par leur capacité à communiquer via les réseaux sociaux, via leurs amis et via leur famille. Il appartient donc à l'équipe de Saint-Nazaire Agglomération Tourisme de faire en sorte que l'expérience de visite soit extraordinaire, que leurs souvenirs soient marqués sur du long terme et que ces personnes qui sont venues une première fois soient fidèles sur le long terme pour découvrir ce territoire.

Pour Pierre Sabouraud, ravi de partager cette expérience avec la CARENE et Saint-Nazaire, c'est un nouveau voyage qui s'annonce pour lui-même, pour les équipes et pour l'ensemble de la collectivité. Il espère que ce sera un voyage au long cours et qu'il permettra de vivre de belles expériences sur la mer, sur la terre et dans les airs, puisque le territoire a l'avantage de construire le plus gros avion du monde.

Le Président

Au nom du Conseil communautaire, de l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices de la CARENE et des élus, le Président souhaite « bienvenue à bord » au nouveau directeur général, avec lequel les échanges seront nourris. Le chantier est vaste, mais il ne part pas de rien, puisqu'il existe déjà des fondamentaux. La CARENE et la Ville ont la volonté politique très forte de développer leur attractivité touristique, une attractivité touristique plurielle et extrêmement rassembleuse dans l'agglomération et au-delà du territoire de l'agglomération, au sein de toute la CARENE.

Il est à préciser que le recrutement de M. Sabouraud a été fait à l'unanimité du jury.

I – Information

Plan de déplacement urbain

Le Président

Les artisans du PDU sont invités à présenter la stratégie qu'ils proposent aux élus.

Jean-Jacques Lumeau

La CARENE aura à se prononcer, au mois de décembre, par un vote du Conseil communautaire, sur l'adoption de son PDU. Il importe donc de partager quelques ambitions à ce sujet. L'ambition première, sans considérer que la voiture ne serait plus tolérée dans le centre-ville et les centres de bourg, est de s'interroger tout de même sur la part modale importante de l'automobile au bénéfice d'autres modes de déplacement. C'est la raison pour laquelle a été décliné ce qui a été appelé la « ville du quart d'heure », où d'autres modes de déplacement permettront, sous ce vocable du quart d'heure, de se passer peut-être de l'automobile. Il est souvent question de transition énergétique et de développement durable. Cela passe par différentes thématiques, mais la thématique des déplacements en fait évidemment partie.

Il est proposé de présenter au Bureau un point d'étape et non la délibération définitive qui sera présentée officiellement au Conseil communautaire du mois de décembre. Pour aller vers cette délibération, il est nécessaire d'échanger un minimum sur les grands enjeux à ce stade du projet.

Claire Victoire

Le projet s'inscrit dans le cadre de quatre démarches qui sont au service d'un même projet de territoire et qui portent la stratégie à l'échelle de l'agglomération. Chacune de ces démarches a son angle d'attaque : l'aménagement pour le PLUi, l'habitat pour le PLH, le climat, l'air et l'énergie pour le PCAET et la mobilité pour le PDU, avec l'opportunité d'avoir un calendrier commun au PCAET, au PLUi et au PDU, qui permettra d'avoir une cohérence d'ensemble et des documents qui se répondent.

Le plan de déplacements urbains est le document de planification des mobilités, qui s'articule de façon classique autour d'un diagnostic, d'une stratégie et d'un plan d'actions. Ce document est soumis à évaluation environnementale. La réalisation des études a été confiée par la CARENE à l'ADDRN, comme pour le PLUi, et des temps de concertation communs sur le PLUi, le PDU et le PCAET sont aménagés.

Le PDU doit répondre à des objectifs très transversaux, en lien avec l'urbanisme, avec l'environnement, avec l'accès aux services et à l'emploi, avec le tourisme, etc., qui font directement écho aux enjeux du PCAET et du PLUi. Il doit donc se saisir de onze politiques sectorielles, qui sont listées très précisément dans le code des transports et qui vont de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite à la billettique, en passant par le management de la mobilité. Ce sont donc des objectifs transversaux et en même temps, le PDU devra placer le curseur en matière de politique de stationnement, de logistique, de tarification, de sécurité des déplacements, etc. Le champ est donc assez large.

Annabelle Fleury

En termes de calendrier, la démarche de PDU est engagée depuis février 2015 pour se recaler avec la mise en place du PLUi et du PCAET. Elle était engagée sur l'évaluation du PDU, puisque c'est un PDU de deuxième génération qui est en construction : il s'agit d'une démarche de révision. L'année 2017 est marquée par une montée en puissance du sujet des mobilités, avec la formalisation du diagnostic, la définition de la stratégie, qui sont exposées dans les grandes lignes, et la définition du programme d'actions, qui va s'enchaîner dans le courant de l'année 2017, en visant un arrêt de la démarche en Conseil communautaire en décembre.

Claire Victoire

Il est proposé que la réflexion soit guidée par quatre grands principes. Le premier est d'être pragmatique : il ne s'agit pas de faire des copiés-collés de solutions nantaises, rochelaises ou limougeaudes, mais de coller aux réalités du territoire et d'avoir des réponses et des niveaux de réflexion adaptés aux différentes échelles et à la diversité spatiale du territoire. Il n'y a donc pas de dogmatismes en la matière. Le deuxième enjeu est le souci du confort au quotidien, avec une double entrée : le service aux habitants, aux entreprises, en offrant un bouquet de mobilités qui soient adaptées, mais aussi le confort de l'espace public et la qualité du cadre de vie, parce que la mobilité peut avoir un effet de levier très important sur cet aspect. Le troisième enjeu est la prospective, parce que le champ des mobilités évolue très rapidement. Il y a dix ans, on ne parlait pas beaucoup de co-voiturage, le Vélib commençait tout juste à exister... Il y a deux ans, on ne parlait pas ou peu de voitures électriques et aujourd'hui, c'est un sujet qui émerge. Il est donc nécessaire d'anticiper. Il est également nécessaire d'anticiper sur les projets. Si en 2020, par exemple, il y a 700 étudiants supplémentaires dans le centre-ville de Saint-Nazaire, qu'est-ce que cela induit en termes de mobilité, de stationnement ? Comment se déplaceront ces étudiants. Enfin et surtout, le PDU est aussi l'occasion d'avoir une ambition pour que la mobilité soit un vrai levier d'attractivité, parce que l'accessibilité du grand territoire est un enjeu : il faut arriver assez rapidement à la destination CARENE. La mobilité est aussi désormais un vecteur d'image. Le vélo et les modes actifs font un peu partie du « kit » de la ville moderne. Ces différentes échelles doivent être prises en compte.

Annabelle Fleury

La stratégie s'appuie sur trois constats du diagnostic, qui permettent de mettre en évidence les objectifs. Ces constats font sens à l'échelle intercommunale. Si certains éléments relèvent plutôt d'un milieu très urbain, ces trois constats portent sur des points communs, qui sont bien partagés et qui font sens à l'échelle d'une politique communautaire.

Le premier constat est celui du « territoire du quart d'heure ». Cette notion a déjà été employée dans le débat relatif au PLUi. Le quart d'heure est une unité de mesure qui fait sens sur le territoire et pas forcément ailleurs. L'enquête sur les déplacements à l'échelle du grand territoire a montré qu'un déplacement moyen au sein la CARENE durait quinze minutes et portait sur six kilomètres. C'est aussi un seuil à partir duquel on trouve que cela fait long. En dessous, c'est court, on n'en parle pas, mais au-delà, cela commence à paraître long. La chance du territoire est sa fluidité, son accessibilité, qui font qu'aujourd'hui, en un quart d'heure, on accède à de nombreuses fonctions : au sud de l'agglomération, qui concentre les grands équipements, les zones d'activités, les principaux pôles générateurs de flux, c'est-à-dire des éléments d'attractivité, mais aussi, lorsque l'on se situe dans une commune comme La Chapelle-des-Marais ou Besné, en un quart d'heure, on gagne Pontchâteau ou Savenay, où l'on trouve aussi une gare et d'autres fonctions. L'accessibilité est essentiellement routière, elle est de bonne qualité et elle fait sens. Une autre échelle est celle de la « ville du quart d'heure », qui concerne chacun à l'échelle de sa commune. C'est l'échelle du bourg, du quartier, la facilité d'accéder à des équipements de proximité, des équipements communaux. C'est le commerce de proximité, la possibilité d'aller acheter son pain, etc. C'est cette échelle qui fait sens au quotidien pour les habitants, et la proximité est une valeur. Ce quart d'heure construit aussi le territoire en termes de géographie des déplacements des résidents. L'enquête montre que neuf déplacements des résidents sur dix restent dans la CARENE. Les résidents vont finalement peu vers l'extérieur et trouvent ce qu'ils recherchent. C'est attractif pour les résidents eux-mêmes. Six déplacements sur dix se font au sein de la même commune. On a souvent tendance à prendre surtout en considération le trajet entre domicile et travail ou le déplacement pour se rendre au supermarché, mais finalement, les déplacements sont nombreux à se faire dans l'échelle de la proximité, ce qui fait relativiser tous les autres. Enfin, pour quatre personnes sur dix qui habitent le territoire, dans une journée, le plus grand de leurs déplacements fait moins de cinq kilomètres, ce qui donne aussi une échelle de cette proximité et qui rend la chose évidente et importante pour le quotidien.

En termes d'objectif, ce constat est aujourd'hui positif. Le quart d'heure est une valeur et un atout de l'attractivité qui doit être conservé. C'est aussi le cœur du lien entre urbanisme et déplacements, entre PLUi et PDU, entre les choix d'urbanisme et de programmation urbaine du PLUi et la mobilité via l'offre de transports qu'elle peut mettre en face. Cette notion d'urbanisme de courte distance était déjà inscrite dans le plan de déplacements urbains en 2016, mais elle est à travailler encore plus. Il s'agit aussi de raisonner entre accessibilité aux grandes fonctions, aux grands équipements, aux grands commerces et cette valeur de proximité, et de positionner les choses selon ce que l'on cherche. On sait qu'un habitat éloigné d'un centre urbain conduira à la voiture. C'est bien sûr une question de pragmatisme : on ne va pas demander aux gens de faire une demi-heure à vélo dans leur emploi du temps quotidien. Mais dans le choix de positionner l'extension urbaine ou un gros programme de logement, on peut travailler sur cet élément. À l'inverse, la politique de mobilité est là pour assurer des conditions satisfaisantes et de créer les possibilités de déplacement. Il s'agit donc d'avoir en tête de garantir ce territoire-là, d'une manière ou d'une autre, via la politique de mobilité.

Claire Victoire

Le deuxième constat porte sur la place de la voiture. Aujourd'hui, 71 % des déplacements dans la CARENE se font en voiture, ce qui n'est pas atypique, pour une agglomération de taille moyenne. Ce qui qualifie le mieux la voiture, aujourd'hui, est son efficacité, sa fluidité, le confort de la voiture, l'accessibilité. Pour reprendre le terme du micro-trottoir des universités du PLUi, « la voiture, c'est impeccable ! » Il n'est pas forcément facile de conduire un plan de déplacements urbains lorsque l'on n'a pas de « contraintes » sur l'automobile. Sur le territoire de la CARENE, la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres. On observe un réflexe automobile surtout sur la très courte distance. De zéro et un kilomètres, 40 % des déplacements se font en voiture et entre un et trois kilomètres, ce sont 70 %. Le potentiel de report modal pour la courte distance est donc important. Enfin, on observe que l'on est souvent très seul dans sa voiture, notamment pour les trajets entre domicile et travail, puisque neuf déplacements sur dix se font tout seul dans son véhicule. Il est donc nécessaire d'avoir une réflexion sur « la voiture, autrement », d'abord parce que tous les PDU de France doivent porter une réflexion sur la baisse du trafic automobile, en lien avec le plan climat, air, énergie territorial, mais aussi parce que cette question doit être pensée au service du territoire, donc à la fois en interrogeant un niveau « macro », celui de la consommation de l'espace et celui du lien entre l'urbanisme et le déplacement, et

également, un niveau plus « micro », sur la qualité de l'espace urbain, parce que la voiture est finalement un double gisement : un gisement pour la baisse des émissions de gaz à effet de serre, qui est à mettre en correspondance avec le PCAET, notamment, mais aussi un gisement foncier, puisque des entreprises commencent à s'interroger sur la zone industrialo-portuaire, qui est un foncier qui pourrait être utilisé autrement. L'idée consiste donc à saisir cette réflexion sur la voiture comme une opportunité pour ouvrir d'autres formes de raisonnement et servir le projet urbain.

Enfin, si aujourd'hui, la voiture, c'est facile, et qu'il n'y a que des externalités positives liées à la voiture sur le territoire, qu'en sera-t-il demain si le nombre d'habitants augmente, selon les projections du SCoT et du PLUi ?

Annabelle Fleury

La question de la voiture se pose aussi sous l'angle de celle du stationnement, volet important du plan de déplacements urbains, d'une politique globale de stationnement. Aujourd'hui, à titre d'information, une étude est lancée par l'ADDRN pour approfondir cette question, qui traverse plusieurs projets, ceux du PDU et du PLUi, et dès lors, pour objectiver le sujet et avoir un diagnostic fin de l'offre de stationnement publique et privée, en recensant les capacités et les usages. L'objectif est de parvenir à construire la politique de stationnement avec l'aide d'experts, puisque dans un PLUi, le stationnement lié à la résidence, mais lié aussi aux activités, fait l'objet d'une expression, mais c'est aussi le cas dans le PDU, sous différents angles, plus globalement. Il s'agit bien d'une étude à l'échelle de la CARENE, avec des zooms sur certains points de tension : le stationnement estival sur le littoral, et l'incidence de projets urbains en zone dense, notamment au centre-ville de Saint-Nazaire. Ce diagnostic sera rendu à l'été, avec de premières orientations sur la manière de travailler les choses pour l'avenir, travail qui s'organisera à la rentrée 2017 et qui touchera les instances du PDU et du PLUi.

En termes d'objectif, « la voiture autrement », c'est aussi se donner une ambition puisque certes, il faut diminuer le trafic automobile, encore faut-il définir comment, à quelle échelle et de combien. Aujourd'hui, le PLUi fixe un cap de 140 000 habitants en 2030. Par une équation simple, si l'on rapporte ce chiffre au nombre de déplacements par habitant et par jour, cela représente 45 000 déplacements par jour à l'horizon de 2030, uniquement émis par les résidents de la CARENE, sans compter la croissance démographique des territoires voisins et la pression qu'ils pourraient générer. Il convient donc de s'interroger sur les comportements de mobilité. Seront-ils les mêmes ? L'usage de l'automobile continuera-t-il de prédominer jusqu'en 2030 et sous les mêmes formes, c'est-à-dire très seul dans sa voiture ? Les comportements seront-ils les mêmes ? Où sont les marges de progression, sachant que le territoire est invité à diminuer le trafic automobile ? Aujourd'hui, la marge de progression se situe sur les courtes distances et par exemple, sur des déplacements liés au travail. C'est un élément important de la stratégie envisagée.

La stratégie selon la distance consiste à être pragmatique et à fonctionner selon l'échelle pertinente et ce qui parle aux habitants dans leur quotidien aujourd'hui. Il s'agit de réfléchir à ce qui fait sens sur les courtes distances. Ce qui a été imaginé avec la ville du quart d'heure, autour des centralités, est que pour les distances de moins d'un ou trois kilomètres, ce qui se fait au bénéfice du projet de ville et ce qui peut parler aux habitants en termes de qualité, de plus-value de l'action, sera plus de piétons et de vélos dans l'espace public. On ne peut pas courir après des centres de bourg animés, agréables, où les gens viennent habiter pour leurs qualités résidentielles, et se dire que demain, on va absorber plus de circulation automobile en plein cœur de bourg. Il s'agit de jouer sur un effet de proximité : aller chercher son pain, amener son enfant à l'école. Par ailleurs, lorsque l'on est à une échelle de déplacements entre communes ou vers des territoires voisins, il s'agit de faire jouer le réseau de bus, l'offre de transports collectifs, qui, sur une agglomération moyenne, est assez performante, qui peut être compétitive. La voiture autrement, c'est aussi réfléchir aux nouveaux usages et à la manière de s'en saisir, que ce soit en termes de co-voiturage, par exemple lié au travail, vers des destinations où les flux sont massifs et journaliers, ou encore, en termes d'éco-partage : utiliser l'objet automobile, qui prend aussi de la place en termes de stationnement, même quand elle ne bouge pas, d'une façon un peu différente. Il s'agit de travailler sur la manière d'accompagner ces nouveaux usages qui émergent, qui commencent à exister, et d'envisager ce que cela représentera en 2030. Enfin, à la grande échelle, il s'agit d'orienter vers le co-voiturage, bien sûr, mais aussi à travers l'offre en cars urbains, l'offre ferrée, notamment sur la ligne du Croisic à Nantes, et également, pour la grande distance, à travers l'opportunité de liaisons un peu différentes à l'échelle d'un

bassin de déplacements, peut-être davantage pour le tourisme, mais aussi à travers les liaisons maritimes. Ces différents éléments se jouent en fonction de la distance.

Cette stratégie implique nécessairement un changement de comportements, que la stratégie essaie de cibler dans un souci d'efficacité de la politique publique et qui peut être atteint facilement, à travers plusieurs portes d'entrée que sont les autres politiques publiques menées par la CARENE ou ce que l'on en sait.

Cela vise forcément les actifs, puisque les entreprises de plus de 100 salariés sont obligées de mettre en œuvre des plans de mobilité, au plus tard en 2018, montrant qu'elles ont mené une réflexion pour optimiser les déplacements générés par l'entreprise, notamment les déplacements salariés. Il y a sur le territoire de gros donneurs d'ordres qui ont un effet important sur l'emploi et sur le rythme des mobilités au sein de la CARENE. Toucher ces gros donneurs d'ordre, c'est toucher un effectif salarié important. Il y a aussi sur le territoire un emploi concentré dans des zones d'activités, notamment, avec des destinations « travail » importantes. Organiser des déplacements non pas à l'échelle d'une entreprise, mais vers des destinations, peut être un levier. L'actif est aussi le chef de ménage, qui donne le tempo de l'emploi du temps ou du circuit quotidien.

La cible des jeunes a également été identifiée. C'est un public qui est facile à atteindre et pour lequel la pédagogie peut avoir un effet de levier. Ils peuvent être ambassadeurs dans les ménages. Ce sont aujourd'hui de jeunes adultes, mais ils sont les adultes de demain. Ils ont des comportements de mobilité qui passent beaucoup par l'outil numérique, qu'ils maîtrisent bien et qui est important en termes de mobilité. Leur débrouillardise et leurs capacités d'adaptation doit être entretenue.

Une autre cible est celle des touristes, puisque c'est une donnée d'entrée sur le territoire. Le tourisme est un vecteur d'image et de comportements différents qui montrent que l'on peut pratiquer le territoire différemment. C'est important en termes d'attractivité, pour correspondre avec l'image balnéaire et avec le cyclotourisme. Il y a beaucoup d'ingrédients autour de ce thème qui constituent une carte à jouer.

Claire Victoire

La CARENE a saisi le Conseil de développement au sujet du changement de comportement sur la thématique du PDU. Le Conseil a décidé d'aborder la question par le biais d'un défi. C'est une méthode un peu innovante, qui s'apparente au dispositif « familles à énergie positive ». Vingt membres du Conseil de développement vont se défier individuellement et collectivement pour voir comment ils peuvent se déplacer autrement.

Pour se donner une ambition et fixer le cap, comme cela a été le cas pour le PLH avec l'objectif « 50/50 » ou pour le SCoT, avec les moins 35 % de consommation foncière, le raisonnement est le suivant : il existe des marges de progression pour la courte distance. Sur les distances de moins d'un kilomètre, aujourd'hui, 40 % des déplacements se font en voiture. Si l'on divise cette part par deux et que l'on envisage un report sur les déplacements à pied, objectif qui semble atteignable, ou sur les déplacements à vélo, on commence à verser dans une tendance en termes de modes actifs et de déplacements motorisés. On peut appliquer le même raisonnement sur les distances d'un à trois kilomètres, qui se font en voiture pour sept déplacements sur dix, en passant à six déplacements, dans une ambition modeste, et en visant une augmentation du vélo pour les distances d'un à trois kilomètres, objectif intellectuellement accessible et compréhensible. Pour les déplacements de zéro à trois kilomètres, il existe donc un levier, et cela ne devrait pas poser trop de questions.

Sachant que ces déplacements de courte distance, de moins de trois kilomètres, représentent la moitié de tous les déplacements, en jouant sur la proximité, on peut entraîner des déplacements globalement plus vertueux. L'objectif est de redonner la priorité aux modes actifs en inversant le rapport de 55 % pour la voiture et le 40 % pour le vélo pour passer à 55 % de modes de déplacement actifs et descendre à 40 % pour la voiture, afin de redonner une priorité aux modes actifs sur ce périmètre de trois kilomètres, à cette échelle. Ce « deal » permet, sur toutes les distances, de façon globale, en projetant ces effets, de baisser la part de la voiture, qui était de 69 %, en 1996, et qui a dépassé les 70 % en

2015, et dès lors, de réinverser le cycle et en tout cas, de projeter un état, en 2030, qui laisse plus de place à l'animation piétonne et cycliste des espaces de la CARENE. Telle est la stratégie proposée.

La deuxième étape sera de placer le curseur sur un certain nombre d'actions. La liste peut être très longue. À titre d'exemple, sur la thématique vélo, il convient de se demander si l'on reste dans la continuité, avec une logique de fonds de concours, un schéma directeur des itinéraires cyclables à l'échelle de la CARENE, pour donner une cohérence d'ensemble, ou si l'on reste plus ambitieux, avec une approche territoriale plus intégrée, ce qui peut aussi poser la question des moyens d'un transfert de compétence, ou si l'on est encore plus ambitieux en faisant du vélo une priorité, comme cela a été le cas à un moment pour les transports en commun. Tout cet exercice sera à conduire dans les prochains mois, pour aboutir à un plan d'actions cohérent. La même chose vaut pour le partage de l'espace public ou pour les transports en commun. Est-ce que l'on améliore sans cesse la qualité du réseau, le cadencement, la fréquence, dans la continuité de ce qui a été mis en place ? Est-ce que l'on augmente l'amplitude horaire et est-ce que l'on déploie la priorité aux feux, avec des lignes de type Chronobus ? Ou est-ce que la CARENE a l'ambition encore plus poussée d'une deuxième ligne structurante, avec une mise en cohérence avec le réseau de la Presqu'île ? Les questions restent ouvertes.

Le troisième constat, sur ces questions de perméabilité, est que l'agglomération est tout de même en position de carrefour géographique. Lorsque l'on s'intéresse aux flux qui se jouent sur le territoire, aujourd'hui, près de 580 000 déplacements par jour sont en lien avec la CARENE, soit sur le territoire, soit au départ ou à destination de la CARENE. Il y a donc un déplacement sur quatre qui se tend vers une autre destination. Parmi ces destinations, l'enquête sur les déplacements a fait apparaître la très forte relation qu'entretient l'agglomération avec le territoire voisin de Cap Atlantique. Cette relation est à mettre en regard avec la notion de « territoire du quart d'heure » ou d'accessibilité interterritoriale et pose la question des limites entre les territoires institutionnels et le territoire vécu des gens. Lorsque l'on observe les motifs des échanges avec Cap Atlantique, on constate que c'est l'une des destinations où les motifs contraints, c'est-à-dire le travail et les études, sont relativisés par rapport à des échanges qui se jouent sur le champ des achats, des loisirs et visites, des affaires personnelles. Ces motifs de déplacement sont pluriels et se jouent dans un fort équilibre, puisqu'il y a même plus de déplacements de type personnels que de destinations collectives pour le travail ou les achats. En termes d'objectifs, des axes sont à travailler, puisque le territoire a cette position centrale, avec des offres de déplacement à étudier au vu de l'existant, des lignes de bus et des fréquences, mais aussi, politiquement, avec un leadership et un lobby à assurer sur l'accessibilité du territoire, de l'Ouest du département, en termes de desserte, d'accessibilité et de niveau de services, donc ferroviaire, routier... La CARENE est aussi l'agglomération portuaire. Elle a donc des intérêts à défendre en matière de déplacements et à se faire porte-parole, d'autant plus qu'elle est la seule agglomération à disposer d'un plan de déplacements urbains, puisque Cap Atlantique n'en a pas. La CARENE a donc un document stratégique qui peut s'exprimer sur les mobilités. C'est aussi une opportunité de discuter avec les territoires voisins, puisque ce sont des échanges qui se font, notamment pour les déplacements entre domicile et travail, avec un mouvement de diffusion de l'urbanisation et que nécessairement, cela impacte aussi la CARENE. Les possibilités et le niveau d'offres doivent être discutés dans ces échanges.

Jean-Jacques Lumeau

Il est proposé d'échanger sur ce projet, qui devra faire l'objet d'autres présentations d'étape. Il est néanmoins nécessaire d'avoir un point de vigilance. On peut se demander pourquoi élaborer un PDU, pourquoi se fixer des objectifs puisque globalement, cela fonctionne plutôt bien. Il y aurait donc un scénario qui serait une forme de continuité, avec quelques éléments qui seraient positionnés ici ou là comme vélycéo, qui fait voir que la CARENE s'implique dans la politique en faveur du vélo. Or un PDU n'est pas fait pour vivre sur deux ans, mais sur plusieurs années. L'ancien PDU a été voté en juin 2006. Il aura donc presque douze ans lorsque ce nouveau PDU sera adopté. En douze ans, les choses ont passablement évolué, et un chiffre est à retenir, celui de 45 000 déplacements de plus à l'horizon de 2030, en ne prenant en compte que l'expansion démographique du territoire de la CARENE. Si le territoire de la CARENE augmente en démographie, on peut imaginer que les territoires voisins feront de même et donc, que l'augmentation du nombre de déplacements sera supérieure à 45 000 déplacements par jour. Dans tous les scénarios qui sont présentés, il faut se demander si cette augmentation du tout-automobile, si on la laissait faire, ne déqualifierait pas le territoire de la CARENE, ne créerait pas des zones de congestion et donc, si l'on n'anticipe pas ce que pourrait être cette

augmentation, si elle n'impacterait pas de manière négative toute l'attractivité que veut entretenir et développer l'agglomération. On pourrait se contenter aujourd'hui de dire que cela fonctionne à peu près bien, et ne procéder qu'à des améliorations ponctuelles. Mais le scénario qui est présenté, dans l'esprit de la « ville du quart d'heure », n'est pas non plus une révolution. Il s'agit simplement d'aller vers des pratiques qui semblent plus normales par rapport au discours que tiennent les élus de la CARENE au sujet du développement durable et des thématiques de la transition énergétique. Le fait que 40 % des déplacements de moins d'un kilomètre et que 70 % des déplacements de moins de trois kilomètres soient réalisés en automobile pose question. Ce sont des chiffres qui doivent être martelés. Il ne faut pas oublier non plus que le co-voiturage n'est pas vraiment du déplacement automobile et qu'il s'apparente en quelque sorte à du transport collectif.

Jean-Claude Pelleteur

La CARENE a mené une étude sur les déplacements. Les analyses sur l'utilisation de la voiture sur les petites distances et sur la nécessité de favoriser le vélo sont convaincantes. Mais certains paramètres sont à prendre en compte, en tout cas pour Pornichet. La commune a décliné un projet de ville qui s'étalera sur vingt ans, qui jouera beaucoup sur l'urbanisme, la circulation et le stationnement. Les services de Pornichet et de la CARENE ont travaillé ensemble, et l'étude réalisée par la CARENE est une bonne chose.

Par ailleurs, la Ville de Pornichet a une spécificité bien connue de tous : elle passe de 11 000 habitants en hiver à 50 000 ou 60 000 habitants en été, ce qui constitue un réel problème, un problème récurrent, et ce qui n'est pas le cas de toutes les communes de l'agglomération. Il est nécessaire d'en tenir compte.

Enfin, la population est extrêmement sensible à ces sujets. Il conviendra donc, lors des réunions qui auront lieu au sein de la CARENE au cours du deuxième semestre, de ne pas être trop cérébral et trop dogmatique.

Éric Provost

Il apparaît que les chiffres de la voiture ont progressé. Sachant qu'il y a aussi une progression de trajets, la voiture progresse sans doute plus vite que les autres modes. Cette progression se répartit-elle de la même manière sur les plus petites distances et sur les plus grandes ? Cela induirait des actions différentes. Si les gens utilisent plus leur voiture aujourd'hui pour faire de grandes distances, cela n'implique pas les mêmes réponses que s'il s'agit d'une progression sur les petits trajets. L'étude fournit sans doute ce genre de détails et il serait intéressant de creuser ce sujet.

Sylvie Cauchie

Le PDU tel qu'il a été présenté aujourd'hui amène des questionnements. Il semble qu'il faille mettre un curseur et savoir où le positionner. Comment cette réflexion va-t-elle être menée, ensemble ? Tant que ce curseur ne sera pas posé, les services ne seront sans doute pas en mesure de continuer à travailler. Le curseur est-il posé ? Doit-il être posé dans le cadre d'échanges entre les élus des communes ? Comment va-t-on s'y prendre ?

Claire Victoire

L'objectif est de revenir en réunion des vice-présidents, sur la base d'un travail technique. Poser le curseur est nécessaire, encore faut-il décider des moyens à affecter. Il peut y avoir des effets de boomerang en termes de gouvernance, de moyens humains, de politique globale que les élus souhaitent porter. D'où l'idée de débattre de ce sujet en réunion des vice-présidents. S'agissant de la méthode globale, sachant que les trois documents se construisent en même temps, l'objectif était d'avoir un temps global d'échange commun sur la stratégie, puisqu'il est évident qu'il y a des liens. Chaque fois que l'on parle du PLUi, on parle de mobilités, et réciproquement. Ensuite, des temps spécifiques pour la construction du plan d'actions sont envisagés au cours du second semestre.

Annabelle Fleury

L'exposé d'aujourd'hui, dans le format où il y a été présenté, avait bien pour but d'obtenir une réaction afin de savoir si le travail devait continuer dans ce sens, s'il parlait politiquement aux élus, s'il est soutenable et si sur cette base, les services pouvaient commencer à travailler des actions sur l'espace public de proximité, par exemple.

Antoine Bouvet

Le premier objectif, avant d'aborder les objectifs des mois à suivre, est de présenter la stratégie proposée, qui fixe des tendances d'évolution sur les parts modales et les leviers sur lesquels il est suggéré d'agir, notamment les courtes distances, le développement des modes actifs, mais aussi en cohérence avec les objectifs aujourd'hui inscrits au PADD. La « ville du quart d'heure » est un objectif que l'on retrouve dans le PADD, de même que la question de l'attractivité, du développement de l'animation des centres-ville. L'objectif de cette présentation est de savoir si ces grands objectifs sont partagés. La deuxième question, à laquelle fait référence Sylvie Cauchie, est celle de savoir, de manière très fine, quel est le plan d'actions : créer un réseau commun avec Cap Atlantique ou non ? Développer davantage vélycéo ou non ? Le curseur n'est pas fixé. C'est la question qui va se poser pour les Vice-présidents dans les mois à venir. L'instance de débat qui a été imaginée était la réunion des vice-présidents. Sachant qu'il s'agit d'un travail assez fin, est-ce que, dans le cadre des groupes existants pour le PLUi, il n'y a pas moyen d'avoir des thématiques réservées, avec parfois des réunions de travail un peu plus fines sur le positionnement de ces curseurs, pour qu'il y ait une validation finale en réunion des vice-présidents, après ces petites étapes intermédiaires dans ces instances ? C'est une proposition.

Jérôme Dholland

Il faut aussi savoir comment l'on parle aux habitants et ce qu'ils renvoient. Lorsque l'on parle de la voiture, dans le quotidien, c'est avant tout le volet relatif à la sécurité qui est avancé : « cela roule trop vite », « cela roule trop », etc. Comment s'emparer de ces constats pour en faire des points d'appui politiques par rapport aux enjeux qui sont posés ? C'est sur ce sujet que les élus sont le plus interpellés. Il touche aussi à la sécurité des enfants. Il serait utile de se fixer des fils conducteurs pour avoir un discours commun sur ces questions, qui concernent la vie et le bien-être des habitants.

Jean-Jacques Lumeau

S'agissant des chiffres sur la progression de l'automobile entre l'étude de 1996 et celle de 2015, les résultats de 2015 sont fiables. Ceux de 1996 le sont beaucoup moins, parce que la méthodologie d'enquête n'était pas la même. Pour juger de la pertinence des décisions qui seront prises, il faudra mener une enquête, cinq ou dix ans après, qui reprenne exactement la même méthodologie que l'enquête réalisée en 2015, de manière à faire des comparatifs précis. En effet, il existe tout de même un doute. On pourrait dire que la CARENE n'a pas été très performante entre 1996 et 2015, alors que l'intercommunalité a livré héliYce, que le réseau de la STRAN a été restructuré. Ce ne sont que des aménagements, mais les faits sont qu'aujourd'hui, il y a 11 millions de voyageurs à l'année : 12 000 par jour sur héliYce et 12 000 sur le reste du réseau. Les décisions qui ont été prises par le passé auraient dû infléchir les tendances. Les chiffres sont donc à prendre avec précaution.

Pour atteindre l'objectif proposé, à savoir cette inversion de parts modales, il faut voir que l'on ne travaille que sur les déplacements qui paraissent « un peu anormaux » sur les distances de moins d'un kilomètre et de moins de trois kilomètres, et il n'est pas certain que ces déplacements-là, demain, ne se feront plus du tout en automobile. Il ne s'agit que d'une réduction du nombre de ces déplacements qui paraissent « un peu anormaux ». Cela correspond à des objectifs de la « ville du quart d'heure », et ils n'apparaissent pas comme des objectifs trop ambitieux qui seraient difficiles à faire comprendre à la population. Antoine Bouvet parlait du travail en commun réalisé pour le PLUi, mais dans les ateliers PLUi, la problématique des déplacements avait déjà été prise en compte et à l'occasion d'un atelier qui se déroulait dans la ville de Besné, certains participants, résidents de la CARENE, demandaient presque d'aller plus loin. C'est le côté un peu schizophrène de ce genre de réunions : les gens souhaitent que l'on aille plus loin mais quand on leur demande individuellement de mettre en pratique ce qu'ils demandent, il y a de petites différences...

Mais une fois que l'ambition sera calée, ce sera à l'équipe qui travaille sur le PDU de proposer aux vice-présidents les moyens d'y parvenir. Si le service véLYcéo a été mis en place, c'était déjà pour amorcer l'idée que certains déplacements pouvaient facilement basculer de l'automobile au vélo, surtout si l'on proposait un vélo à assistance électrique, qui a ce côté un peu plus attrayant que le vélo classique. À titre d'exemple, le 3 avril, avant même que la boutique « vélos » ait ouvert ses portes, il y avait déjà 75 vélos loués. Ce ne sont pas simplement des gens qui se sont renseignés : ce sont des gens qui ont déposé un dossier et qui ont laissé l'empreinte de leur carte bleue pour le dépôt de caution. C'est donc un service qui suscite quelques envies, et lorsqu'il circulera dans les rues de Saint-Nazaire, il fera sa propre promotion pour les futurs utilisateurs.

Pour que les équipes puissent continuer à travailler et que des temps d'échange puissent avoir lieu, qui pourront être partagés avec d'autres thématiques, comme celle du PLUi, il faut définir si l'ambition qui est proposée aujourd'hui aux vice-présidents, qui est une inversion des parts de 55 % à 40 % et de 40 % à 55 %, leur semble raisonnable ou non, au vu des échanges qui ont déjà eu lieu sur le PDU et le PLUi, sachant qu'en l'occurrence, il se présente une autre difficulté, par rapport à d'autres thématiques comme celle du PLH : pour le PLH, un nombre de livrables est fixé chaque année et c'est facilement vérifiable alors que pour le PDU, il faudra attendre une prochaine enquête pour voir si les choses qui ont été décidées ensemble et mises en place produisent les effets escomptés.

Le Président

Le Bureau est invité à valider la présentation et la méthode de travail proposée.

Pascale Hameau

Il serait préférable de parler d'objectif plutôt que d'ambition, compte tenu des chiffres affichés.

Le Président

Il y a des interrogations sur la gouvernance du dossier et sur la nécessité de revenir pour arbitrer et poser les choses. Trois sensibilités se sont exprimées. Il apparaît que la réunion des vice-présidents est nécessaire, qu'elle est le lieu d'arbitrage et qu'éventuellement, il faut créer un autre lieu en parallèle pour avancer et que l'équipe qui instruit le dossier ait une commission qui lui permette, lorsqu'elle a besoin de validations ou qu'elle a des questionnements, d'avoir un lieu ressource pour ce faire. Ce sera la réunion des vice-présidents qui validera les différentes étapes.

Cette proposition est acceptée.

I – Délibérations

Délibération n° 1 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Plan d'action foncier – Territoire de la Commune de Saint-Joachim – Projet foncier rue Kergomard – Acquisition des parcelles cadastrée section F n° 1522, 3213, et 3215 – Approbation

Alain Michelot

Les délibérations n° 1 à 4 concernent la commune de Saint-Joachim et sont présentées conjointement. Les quatre délibérations portent sur l'acquisition de parcelles sur l'îlot Kergomard 2 pour permettre le développement d'un projet de logements sociaux et d'un immobilier dédié aux activités médicales. Ce site devrait être rattaché à la demande de subvention du FSIPL de Saint-Joachim et La Chapelle-des-Marais. Les parcelles concernées sont situées rue Kergomard.

La délibération n° 1 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 2 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Plan d'action foncier – Territoire de la Commune de Saint-Joachim – Projet foncier rue Kergomard – Acquisition des parcelles cadastrées F n° 2922, 2923, 2928 et 2929 – Approbation

Alain Michelot

Cette délibération a le même objet que la délibération n° 1 mais porte sur d'autres parcelles situées rue Kergomard.

La délibération n° 2 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 3 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Plan d'action foncier – Territoire de la Commune de Saint-Joachim – Projet foncier rue Kergomard – Acquisition des parcelles cadastrée section F n° 3217, 3221, 3223, 3225 et 1516 – Approbation

Alain Michelot

Cette délibération a le même objet que la délibération n° 1 mais porte sur d'autres parcelles situées rue Kergomard.

La délibération n° 3 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 4 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Plan d'action foncier – Territoire de la commune de Saint-Joachim – Projet foncier rue Joliot-Curie et Joachim-du-Bellay – Acquisition de la parcelle cadastrée F n° 800 – Approbation

Alain Michelot

Cette délibération a le même objet que la délibération n° 1 mais porte sur des parcelles situées rue Joliot-Curie et rue Joachim-du-Bellay.

La délibération n° 4 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 5 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Plan d'action foncier – Foncier agricole – Territoire de la Commune de Donges – Approbation de l'acquisition d'une ferme – Parcelles ZL n° 146, 149, 155, 170, 205, 294, 297, 334, 363, 381

Alain Michelot

À l'occasion d'un appel à candidatures de la Safer, la CARENE a postulé pour acquérir la ferme du Petit Bois, à Donges, composée d'un logement et de ses annexes, de bâtiments d'exploitation et de 36 hectares de terres jouxtant les locaux, en compétition avec le groupe Charier, intéressé pour maîtriser les terrains situés au nord de la carrière de Donges. La Safer a décidé de retenir la candidature de la CARENE.

Les motivations qui ont permis à la CARENE de l'emporter sont la préservation du foncier agricole, le maintien de l'activité et la possibilité de garantir une nouvelle et future carrière agricole et le choix d'une convention précaire de six ans pour la location au fermier encore en place. L'acquisition sera réalisée prochainement. La location des locaux se fera sans interruption, avec le maintien de la personne actuelle. Des travaux de géomètre seront réalisés pour diviser les terrains ainsi que des travaux permettant d'isoler les réseaux de la maison d'habitation des bâtiments agricoles. Ce dossier a été présenté dans le détail lors d'une précédente réunion du Bureau.

Sylvie Cauchie

Ce sujet interroge un certain nombre d'agriculteurs de la commune, qui se demandent pourquoi la CARENE achète une ferme. Il est nécessaire d'expliquer pourquoi et de communiquer sur la question.

Le Président

Il ne faudrait en effet pas donner à croire que l'agglomération va acheter les différentes fermes qui arrivent en fin de vie. Il faudrait éviter aussi toutes les rumeurs qui font croire que si la CARENE achète cette ferme, c'est parce qu'il y a un projet. Il est nécessaire d'expliquer la présence de Charier et les conséquences potentielles.

Éric Provost

Il s'agit effectivement d'un dossier sur lequel la CARENE n'a pas vocation à se porter naturellement en termes d'acquisition, comme d'ailleurs sur toute activité économique. Il vaut mieux que le marché se fasse tout seul, sans la CARENE.

En l'occurrence, cette exploitation agricole est l'une des plus belles exploitations de la CARENE en termes d'entité et au regard de la manière dont elle est composée. C'est un très beau terrain. Au moment où Charier s'est positionné sur le dossier, il se trouve que M. Dousset, qui était encore en activité, n'avait pas réussi à acter d'une reprise par la personne avec qui il négociait. Il y avait donc une mise en péril dans le temps de la continuité de l'exploitation, puisqu'il n'avait pas réussi à se mettre d'accord avec son repreneur. Si Charier intervenait sur cette exploitation, il n'était pas certain qu'il pourrait activer de la même manière que la CARENE, qui est engagée sur des politiques agricoles, la recherche d'un repreneur et la réinstallation d'une exploitation agricole pour une durée de vingt à trente ans. Le danger était que Charier pouvait ne pas avoir la motivation de retrouver rapidement un repreneur pour l'exploitation agricole. Quand, dans vingt ou trente ans, la question se posera de continuer l'activité agricole ou de laisser Charier développer son activité de carrière, les élus de la CARENE qui seront alors en charge décideront de ce qu'ils veulent faire. En tout cas, la raison de cette acquisition était la volonté d'assurer la continuité de l'exploitation dans une des plus belles exploitations de la CARENE.

Il faut effectivement faire attention à ce que ce ne soit pas interprété comme une démarche systématique de la CARENE de reprendre les exploitations qui n'auraient pas de repreneur.

Jean-Claude Pelleteur

Un élément a ajouté au trouble : ce sujet a été abordé au sein du Bureau quelques jours avant même de passer en commission. Certains adjoints l'ont découvert. Cela a fait débat à Saint-André-des-Eaux et à Pornichet.

La délibération n° 5 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 6 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Plan d'action foncier – Projet d'aménagement et de développement du secteur Herbins-Grandchamp – Territoire de la Commune de Trignac – Acquisition de plusieurs parcelles – Approbation

Alain Michelot

Cette délibération porte sur l'acquisition d'un ensemble parcellaire auprès des consorts Malard, propriétaires de terrains aux abords de la rue Georges-Brassens, à Trignac, pour compléter la maîtrise foncière de ce secteur en vue de la cession d'un terrain à proximité du quartier de Grandchamp.

La délibération n° 6 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 7 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Commune de La Chapelle-des-Marais – Îlot « Graineterie » – Engagement de l'étude préalable à la mise en œuvre d'une opération de renouvellement urbain – Approbation

Éric Provost

Il est proposé par cette délibération d'engager une étude urbaine à visée opérationnelle sur un îlot foncier situé en plein centre du bourg, à proximité de la Mairie. Il s'agit, à l'issue de cette étude, de définir la programmation urbaine de l'îlot : commerces et logements, et de proposer les outils qui permettront la mise en œuvre opérationnelle de ce projet de renouvellement urbain, qui se trouve en plein cœur du bourg.

Franck Hervy

L'îlot Graineterie est le pendant du pôle de santé qui a été inauguré en 2016 à La Chapelle-des-Marais. Pour tenir le PLH, il est nécessaire de sortir très rapidement du foncier pour créer des logements. Cette opération va donc dans le bon sens, d'autant plus qu'il s'agit de renouvellement urbain, dans un endroit qui tombait en désuétude et qui sera requalifié.

La délibération n° 7 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 8 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Zone d'aménagement concerté (ZAC) Pornichet Atlantique – Dossier de réalisation modifié – Approbation

Éric Provost

Les délibérations n° 8 et 9 sont présentées conjointement.

Par délibération du 8 novembre 2016, le Bureau avait approuvé le dossier de création modifié de la ZAC Pornichet Atlantique. Il convient aujourd'hui d'approuver le dossier de réalisation modifié. Ce dossier définit, conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme, le programme des équipements publics à réaliser (voirie et réseaux) et le programme global des constructions (typologies et surfaces de plancher à créer), les modalités prévisionnelles de financement de l'opération et le complément à l'étude d'impact. La validation de ce dossier permettra la validation effective des travaux.

La délibération n° 8 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 9 – Commission Urbanisme et Aménagement durable – Zone d'aménagement concerté (ZAC) Pornichet Atlantique – Programme prévisionnel des équipements publics modifié – Approbation

Éric Provost

En complément de la délibération n° 8, cette délibération vise à approuver séparément le programme des équipements publics de la ZAC, qui fixe les différentes domanialités futures : propriété des équipements publics, d'une part, et modalités de gestion, d'autre part, entre la CARENE et la commune de Pornichet, pour les dix équipements. En effet, la partie des espaces publics qui seront créés dans le secteur à vocation d'habitat sera gérée par la Commune alors que les espaces publics des secteurs économiques seront gérés par la CARENE.

Le nouveau giratoire créé sur la route départementale au bénéfice de la Commune sera géré par la CARENE, au même titre que la voirie déclassée du domaine départemental au bénéfice de la Ville des Pornichet.

Jean-Claude Pelleteur

Les services juridiques de la CARENE sont sollicités, parce que cette zone, qui était une zones d'activités, va être transformée en zone d'habitat. Des gens ont été expulsés du site il y a quinze ans pour en faire une zone artisanale et aujourd'hui, cela va redevenir une zone d'habitat. La chose est connue depuis trois ans. Or Robert Belliot s'est mis sur l'affaire. Quelqu'un a donc intenté un recours et il n'est pas certain que d'autres personnes ne le fassent pas. Ensuite, on demandera à la Ville de Pornichet de respecter ses obligations en matière de nombre de logements sociaux et elle n'y parviendra pas... Même pour quelqu'un qui est optimiste de nature, ce dossier est source d'inquiétude.

La délibération n° 9 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 10 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Vente en l'état futur d'achèvement – Opération « 230 route de la Côte d'Amour » à Saint-Nazaire – Attribution d'une subvention à Silène – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Silène

Jérôme Dholland

Les délibérations n° 10 à 17 portent sur des demandes de subvention et sont présentées conjointement.

Cette première opération est portée par Nexity GFI. La demande de subvention concerne 16 logements locatifs sociaux sur programme global de 60 logements. Les logements sont vendus en VEFA à Silène. La subvention demandée à la CARENE est de 190 954 €.

La délibération n° 10 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 11 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Vente en l'état futur d'achèvement – Opération « Les Lorientes » à Pornichet – Attribution d'une subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile

Jérôme Dholland

L'opération comprend 89 logements au total, dont 18 logements locatifs sociaux. La HPL Sarraute en est le porteur. Les logements sont vendus en VEFA à Espace domicile. Le permis de construire a été déposé fin 2010. La subvention demandée à la CARENE est de 245 428 €.

La délibération n° 11 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 12 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « Villa Aloe » à Saint-Nazaire – Attribution d'une subvention à Harmonie Habitat – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Harmonie Habitat – Garantie d'emprunts principe

Jérôme Dholland

Cette opération porte sur 14 logements situés place Laborde, en lieu et place de bâtiments de la clinique mutualiste. Elle réalisée par Harmonie Habitat. Le permis de construire a été déposé en août 2016, avec un objectif de livraison en avril 2019 pour les premières. La subvention demandée est de 216 101 €.

La délibération n° 12 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 13 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « Salengro » à Saint-Nazaire – Subvention à Silène – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Silène – Garantie d'emprunts principe

Jérôme Dholland

Cette délibération porte sur la construction de 57 logements locatifs sociaux en collectif et en individuel. L'opération est réalisée par Silène. Le permis de construire a été déposé en décembre 2016 et le montant de subvention de la CARENE est de 786 320 euros.

La délibération n° 13 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 14 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « La Venelle Saint-Sébastien » à Pornichet – Subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunts principe

Jérôme Dholland

Il s'agit de la construction de sept logements locatifs sociaux répartis entre un collectif et quatre maisons individuelles sur un terrain anciennement bâti. Les logements sont répartis en quatre PLUS et trois PLAI. L'opération est réalisée par Espace Domicile et sera livrée au 1^{er} trimestre 2018. Le permis de construire a été validé en juillet 2016. La subvention demandée à la CARENE est de 99 694 €.

La délibération n° 14 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 15 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « Les Cols verts » à Pornichet – Subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunts principe

Jérôme Dholland

Cette délibération montre que la volonté de la Commune en matière de logement social est claire, même si elle rencontre des difficultés dans la ZAC Pornichet Atlantique.

Il s'agit de la construction d'un petit collectif de cinq appartements. L'opération est réalisée par Espace Domicile. Le permis de construire a été obtenu en novembre 2016 pour une livraison en mars 2018, avec une subvention de la CARENE de 74 171 €.

La délibération n° 15 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 16 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « Villès Babin » à Pornichet – Subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunts principe

Jérôme Dholland

Cette demande de subvention porte sur une opération de construction de quatre maisons groupées en R+1 réalisées par Espace Domicile. Le permis de construire a été validé en septembre 2016. Le montant de la subvention s'élève à 50 017 €. La livraison est prévue au 1^{er} trimestre 2018.

La délibération n° 16 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 17 – Commission Habitat – Financement de logement social – Construction neuve – Opération « La Venelle des Ranlieu » à Saint-André-des-Eaux – Subvention à Espace Domicile – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Espace Domicile – Garantie d'emprunts principe

Jérôme Dholland

Cette opération porte sur seize logements locatifs sociaux dont huit dédiés aux personnes âgées. Le permis de construire a été déposé début 2017. La subvention de la CARENE s'élève à 183 487 €, pour une livraison prévue au 4^e trimestre 2018.

La délibération n° 17 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 18 – Commission Habitat – Construction de logements collectifs – Opération « Salengro » à Saint-Nazaire – Garantie d'emprunt contracté par Silène auprès du Comité interprofessionnel du logement Atlantique (CIL) – Approbation garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Les délibérations n° 18 à 21 portent sur des garanties d'emprunt et sont présentées conjointement. Elles concernent des opérations qui ont déjà fait l'objet de demandes de subvention.

L'opération Salengro est une construction de logements collectifs par Silène. La garantie porte sur un emprunt contracté auprès du CIL Atlantique.

La délibération n° 18 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 19 – Commission Habitat – Parc social public, acquisition en vente en l'état futur d'achèvement – Opération « Le Parc des roselières » à Trignac – Garantie d'emprunt contracté par La Nantaise d'habitations auprès du Comité interprofessionnel du logement Atlantique (CIL) – Approbation garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Cette délibération n'appelle pas de commentaire particulier.

La délibération n° 19 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 20 – Commission Habitat – Parc social public, acquisition en vente en l'état futur d'achèvement – Opération « Le Parc des roselières » à Trignac – Garantie d'emprunt contracté par La Nantaise d'habitations auprès de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) – Approbation garantie d'emprunt

Jérôme Dholland

Cette délibération n'appelle pas de commentaire particulier.

La délibération n° 20 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 21 – Commission Habitat – Politique de l'habitat – Logement social d'intérêt communautaire – Programmation prévisionnelle 2017 logements sociaux neufs – Approbation

Jérôme Dholland

Après quelques mois d'exercice 2017, ce moment est important. Il s'agit de la programmation de la construction des nouveaux logements locatifs sociaux, qui est à définir annuellement, dans le cadre d'une délibération, au titre de la délibération du Conseil communautaire du 15 décembre 2015 relative au financement du logement locatif social.

La programmation définit d'une part les nouvelles opérations de logement social bénéficiant des aides financières de l'État dont la CARENE est délégataire et d'autre part, les opérations relevant de son dispositif d'aide au logement locatif social.

Pour 2017, la programmation prévisionnelle, établie en concertation avec les communes, est légèrement supérieure aux objectifs identifiés dans le PLH, à savoir 350 logements sociaux. Pour atteindre cet objectif, des opérations ont été inscrites en liste complémentaire. Elles permettront, le cas échéant, de pallier le retard ou le report de certaines opérations.

Afin d'inciter à une production de logements à loyers encore plus accessibles, en conformité avec les orientations du PLH et de la Conférence intercommunale du logement, l'objectif global de 40 % de logements PLAI sur la programmation totale est maintenu, avec toutefois des modulations selon les opérations. De plus, il est proposé que certaines opérations bénéficient d'un financement particulier de l'État permettant de créer des logements à très bas loyer, accessibles à des ménages à très faibles revenus. Ces logements, dénommés « PLAI adaptés », sont également identifiés dans la programmation prévisionnelle actuelle.

Cette année toutefois, en application des travaux menés dans le cadre de la Conférence Intercommunale du Logement, le taux de PLAI appliqué à chaque opération varie entre 25% et 50% selon que son environnement en logement social est qualifié de fragile ou non fragile, de façon à ne pas concentrer davantage de fragilités dans les secteurs identifiés comme tels.

Cette délibération est aussi l'occasion de faire un petit bilan pour l'année 2016, qui sera abordé lors de la présentation du bilan annuel du PLH, le 27 juin 2017.

La délibération n° 21 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 22 – Commission Habitat – Écorénove CARENE – Plateforme territoriale de rénovation énergétique – Lancement d'un appel à projets BBC Rénovation

Jérôme Dholland

Par délibération du 30 juin 2015, la CARENE a approuvé l'expérimentation d'une plateforme territoriale de la rénovation énergétique accompagnée par la Région des Pays-de-la-Loire et l'Ademe.

Parmi les objectifs poursuivis par cette expérimentation, la plateforme doit :

- permettre un accompagnement complet des particuliers dans un projet de rénovation énergétique ambitieux,
- mobiliser, accompagner et soutenir les professionnels du bâtiment,
- mobiliser et inciter les opérateurs financiers à décliner des produits financiers complémentaires.

Dans le cadre de la contractualisation avec l'Ademe et la Région, la CARENE a pour objectif d'accompagner 30 propriétaires de maisons individuelles vers la rénovation BBC jusqu'à la fin de l'année 2018, soit 15 projets par an. Pour y parvenir, il est proposé de lancer un appel à projets. Celui-ci doit aider à la montée en puissance de la plateforme, à

identifier les différentes typologies et solutions techniques de rénovation possibles, à participer à la montée en compétence des entreprises locales et doter la CARENE de réalisations exemplaires sur lesquelles elle pourra communiquer. Un règlement encadre le public éligible et les conditions d'accès à cet appel à projets définies dans le cahier des charges techniques à respecter par les professionnels qui interviendront et indiquant les qualifications requises. De façon à rendre cet appel à projets incitatif, une part des crédits alloués à l'Ademe seront mobilisés pour une aide financière aux audits, aux tests de perméabilité, à la maîtrise d'œuvre et aux travaux, soit 4 000 € au maximum par dossier retenu, la CARENE pouvant compléter, par ses dispositifs de droit commun, les aides financières qu'elle mobilisera par ailleurs, notamment par l'intermédiaire de la convention « centre-ville de demain » signée avec la Caisse des dépôts et par la valorisation de certificats d'énergie dont bénéficient les territoires à énergie positive. Les candidatures seront reçues et analysées au fil de l'eau entre 2017 et 2018.

Il est demandé au Bureau communautaire d'autoriser le Président à lancer l'appel à projets « BBC rénovation » dans les conditions prévues par le règlement annexé à la délibération.

Pascale Hameau

La montée en compétence des artisans et professionnels concernés est une question importante. Sur le territoire, les compétences requises dans ce domaine ne sont pas atteintes. Comment s'assurer que les artisans sont au niveau ?

Jérôme Dholland

La plupart des artisans avec lesquels travaille la CARENE sont agréés RGE.

Antoine Bouvet

La question de Pascale Hameau porte sur le fait de pouvoir trouver sur le territoire des artisans qui soient en capacité de prendre ces travaux en charge. Or visiblement, il y a un certain nombre d'entreprises extérieures au territoire qui interviennent, parce que dans le périmètre de la CARENE, le nombre d'entreprises formées et agréées n'est pas suffisant. Ce point a été évoqué par les équipes qui travaillent sur le sujet de la transition énergétique. Il y aurait peut-être lieu de réfléchir avec les fédérations du bâtiment, par exemple, pour voir comment aider la filière des artisans du territoire à monter en compétence dans ce domaine en s'appuyant sur les professionnels existants, puisqu'il y a déjà des filières qui sont structurées. Mais il est certain qu'il existe des lacunes en la matière.

Pascale Hameau

Il y a encore des artisans qui proposent de l'isolation par l'extérieur avec bardage en PVC, qui est controversée. Ce sujet sera sans doute soulevé dans le PLUi, parce que ce procédé pose question pour tout ce qui concerne le patrimoine classé, les AVAP, etc. Un Nazairien a d'ailleurs fait valoir que la Ville pouvait afficher ses belles ambitions de transition énergétique mais qu'elle l'empêchait d'isoler sa maison, située dans une zone de Saint-Nazaire que la commune souhaite protéger. On peut expliquer qu'il existe d'autres moyens d'isoler sa maison, encore faut-il qu'il y ait dans l'agglomération des artisans qui soient capables d'offrir cette prestation. Ce n'est pas certain. Autre exemple : lorsque l'on demande à un artisan de faire un triple vitrage, il répond que cela n'existe pas, alors que c'est pratiqué dans d'autres pays depuis dix ou quinze ans. Le problème de compétence se pose vraiment. Si l'on veut entrer dans le vif du sujet et proposer un conseil à des particuliers, il faut s'assurer que derrière, cela suive.

Le Président

Chacun doit être dans sa responsabilité et dans ses compétences. Le sujet soulevé par Pascale Hameau est réel au sein de l'agglomération, mais comme dans beaucoup d'autres régions, pour ne pas dire sur l'ensemble du territoire national. Ce problème se pose depuis que le législateur a commencé à imposer des normes sur les constructions. À de multiples reprises, Silène a eu la volonté de construire des bâtiments BBC et lorsqu'elle a voulu chercher le label, c'est-à-dire la mesure effective, une fois le bâtiment construit, elle s'est aperçue qu'il n'y avait pas les corps de métier qui lui

auraient permis de l'atteindre, par manque de savoir-faire et de formation. Les collectivités, à travers leur PLU et à travers le PLUi, demain, puisque le bardage fait partie des actions fortes qui sont menées, ou lorsqu'elles sont donneurs d'ordres, comme les bailleurs sociaux, ont une responsabilité particulière pour entraîner d'une part le monde du BTP, mais avoir aussi une lecture de la commande publique et une exigence, non pas uniquement de prix, mais de qualité. C'est à la collectivité qu'il appartient de dire aux artisans qu'elle doit, à travers son PLH, construire tant de logements par an, qu'elle a donc une commande, une écriture, une visibilité, mais que ses exigences doivent leur permettre de former leurs salariés. Il n'est pas question que les collectivités paient des formations aux artisans.

Par ailleurs, la Région des Pays-de-la-Loire doit accompagner, dans le cadre des formations, l'ensemble du monde du BTP. Mais la Région, comme le Département, comme les grands donneurs d'ordres, ont les mêmes difficultés pour leurs propres bâtiments...

Jean-Jacques Lumeau

Pascale Hameau parlait de rénovation.

Le Président

Cela vaut aussi pour la rénovation. Les entreprises qui interviennent pour construire du neuf font aussi des rénovations et les petits artisans, notamment, n'ont pas la main-d'œuvre qualifiée : ils n'ont pas la formation nécessaire ou parfois, ils ne veulent pas s'embêter à le faire. Il est beaucoup plus facile de mettre un affreux bardage sans se soucier de l'insertion dans l'environnement. Ils s'en moquent complètement. Mais c'est efficace : on pose, on colle et on n'en parle plus. C'est un vrai sujet.

Jean-Claude Pelleteur

Cette question pourrait tout de même être envisagée dans le cadre du développement économique, puisque la CARENE investit tout de même suffisamment d'argent en faveur de celui-ci. On traite les gens d'incompétents, on dit que les artisans ou les petites entreprises ne sont pas très bien formés, mais parfois, il faut se mettre à leur place et savoir ce qu'ils subissent, dans le monde actuel. La CARENE pourrait faire quelque chose, dans le cadre du développement économique, au moins pour sensibiliser les entreprises, les fédérations...

Pascale Hameau

Il n'est pas question d'accuser les artisans...

Le Président

Il faudrait leur donner une visibilité de commandes pour qu'ils puissent investir.

Alain Bette

Il est clair que les artisans ont encore à monter en compétence, mais il y a tout de même des professionnels qui sont en capacité de faire des choses. Un appel à projets comme celui-là vise justement à mettre en valeur quelques opérations réussies, pour montrer que c'est possible et que l'on peut faire des choses intéressantes. Par ailleurs, il faut savoir que les particuliers sont très sollicités non plus par des artisans, mais par des marchands, qui vendent des produits « industrialisés », et les artisans du territoire sont parfois les victimes de ces entreprises qui viennent de l'extérieur pour poser des produits prêts à l'emploi qui n'ont rien à voir avec la qualité du bâti, voire certains types de bardages qui peuvent provoquer la prolifération de mères, par exemple, et donc des dégâts potentiels importants, dix ou quinze ans plus tard. Certains particuliers vont ainsi faire des découvertes désagréables à cause de cela. L'effort que peut apporter la collectivité est de travailler avec le monde des professionnels, les artisans et les entreprises, pour qu'ils montent en

compétence et fassent valoir les bonnes solutions qui existent et qu'il faut promouvoir. Tout le monde semble d'accord sur ce constat, mais ce n'est pas simple parce que certains marchands ont des puissances de frappe importantes.

Jean-Jacques Lumeau

Au sujet des problématiques d'isolation par l'extérieur dans des zones classées, puisque l'on veut protéger un minimum le patrimoine en place, il faut savoir que ce n'est pas l'isolation par l'extérieur qui est interdite, mais l'isolation par l'extérieur qui défigure le bâtiment et qui amènerait une perte d'identité dans la zone classée. Il existe des possibilités de faire de l'isolation par l'extérieur sans déqualifier la façade du bâtiment. Si l'on utilise le bardage et particulièrement le PVC, c'est parce que les gens qui isolent leur appartement ou leur maison veulent avoir le meilleur rendement. Or le bardage en PVC, avec une couche de laine de verre ou de polystyrène entre les deux, est la solution la moins coûteuse. Plus l'isolation intérieure ou extérieure est de qualité, avec une rupture des ponts thermiques, plus le coût devient élevé et le rendement, moins intéressant. Il faut que la collectivité ait un discours volontariste, parce que l'on va finir par croire que dans le centre-ville, on ne peut pas améliorer la qualité énergétique et d'isolation des bâtiments. Ce n'est pas le cas, mais cela a malheureusement un coût.

Jérôme Dholland

Des contacts sont établis avec la FFB et la Capeb. Il existe un site de mise en relation entre les particuliers et les entreprises qui est en cours de lancement et qui passe par des agréments avec les entreprises concernées. Le travail ne se fait pas uniquement sur le périmètre de l'agglomération, mais au niveau du bassin d'emploi. Si vraiment il y a des lacunes en termes de savoir-faire, la chose peut être creusée avec les équipes concernées, en lien avec Pascale Hameau et l'ensemble des vice-présidents. Mais ce n'est pas exactement ce que les services en charge de l'amélioration de l'habitat font remonter.

La délibération n° 22 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 23 – Commission Habitat – Écorénove CARENE – Consolidation et structuration d'un réseau opérationnel de lutte contre la précarité énergétique sur le territoire de la CARENE – Approbation et autorisation de signer une convention de partenariat avec le CCAS de Saint-Nazaire

Jérôme Dholland

Cette délibération concerne le volet relatif à la précarité énergétique qui a été présenté dans l'ensemble des communes de la CARENE, dont la première déclinaison aura lieu à Saint-Nazaire et qui se déploiera ensuite dans l'ensemble de l'agglomération. La convention de partenariat qui fait l'objet de cette délibération prévoit la mise à disposition de personnel du CCAS et donc, une participation de la CARENE pour la prise en charge d'une partie de ces postes. Le déploiement de l'action se fera progressivement durant toute l'année 2017, de façon à s'étendre à l'ensemble de l'agglomération, avec des élus référents et les CCAS en interface pour assurer aussi la déclinaison d'un certain nombre de politiques qui sont pleinement intercommunales, lorsque des éléments de précarité auront été détectés grâce à ce nouveau dispositif, qui part pour une phase test d'un an.

Il est demandé au Bureau communautaire d'approuver et d'autoriser la signature de la convention.

La délibération n° 23 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 24 – Commission Grands services publics – Gestion des déchets – Mise en place de la collecte enterrée des déchets ménagers sur l’habitat vertical dense Silène – Kerlédé Programme Silène 2017 – Approbation et autorisation de signer la convention tripartite avec Silène et la Ville de Saint-Nazaire

François Chéneau

Dans le cadre du développement de la collecte enterrée sur l’habitat vertical dense du patrimoine déjà construit de Silène, la Ville de Saint-Nazaire et la CARENE se sont concertées pour permettre au secteur de Kerlédé de bénéficier de la mise en place de conteneurs enterrés destinés à la collecte des déchets ménagers. Le coût global de cette opération est évalué à 300 000 € TTC.

La maîtrise d’ouvrage de l’opération est assurée par Silène, qui assure la partie génie civil et les travaux nécessaires à l’installation des colonnes enterrées. La CARENE prend en charge la fourniture du mobilier « colonnes enterrées » ainsi que l’entretien mécanique, les réparations et le renouvellement des colonnes.

Les modalités techniques et financières de cette mise en place ainsi que les missions et responsabilités de chacune des parties à compter du démarrage de la collecte en enterré sont précisées dans la convention jointe à la délibération.

Il est demandé au Bureau communautaire d’approuver la signature de la convention.

La délibération n° 24 est adoptée à l’unanimité.

Délibération n° 25 – Commission Finances – Finances – Communication – Approbation et autorisation de signer une convention financière avec Saint-Nazaire Associations

Guillaume Saupin

En complément des échanges de la réunion des vice-présidents de la fin mars et à l’appui de cette délibération, il importe de rappeler trois éléments de contexte pour éclairer les débats des élus. Le premier élément concerne Saint-Nazaire Associations, le deuxième, le projet culturel de territoire et le troisième, les relations entre la collectivité et le monde associatif.

S’agissant de Saint-Nazaire Associations, un travail a été engagé sur l’ensemble du projet social, qui porte sur toutes les actions déployées par cette association. Ce travail a été engagé en son sein. Il a été défini par l’association elle-même autour de quatre orientations : soutenir et accompagner les associations et leurs bénévoles dans la mise en œuvre de leurs projets, accompagner les associations dans leur trajet de communication, notamment autour de compétences liées à la création graphique et au conseil en stratégie de communication, valoriser l’utilité sociale du milieu associatif et développer la coopération afin de renforcer le réseau et d’animer le tissu associatif. De son côté, la Ville de Saint-Nazaire, à l’époque, avait engagé une réflexion sur les actions qu’elle-même voulait développer en direction du monde associatif et sur celles pour lesquelles elle préconisait de laisser faire l’initiative des associations. Ces échanges ont abouti factuellement à une délibération adoptée en Conseil municipal de janvier 2017, qui définit les rôles respectifs de Saint-Nazaire Associations et de la Ville.

Le deuxième élément de contexte est le projet culturel de territoire. Dans ce domaine, les élus de la CARENE ont opté non pas pour une compétence globale en matière de politique culturelle, mais pour que la CARENE se dote d’une compétence limitée aux actions retenues et inscrites dans le cadre du « projet culturel de territoire ». Le service de communication doit assurer la mise en œuvre de plans de communication adaptés à la valorisation de cette compétence et des actions et projets qui y sont rattachés. De premières propositions ont été élaborées. Il convient de vérifier s’il y a matière à les compléter.

Le troisième point de contexte important porte sur les relations entre collectivité et monde associatif. Il ne relève pas des compétences ni des moyens de la CARENE d’assurer une communication sur l’ensemble des associations culturelles

ou plus largement, de toutes les associations locales. Il ne relève pas non plus du rôle de la CARENE de remplacer les associations dans leur propre réflexion sur les moyens qu'elles-mêmes jugent utile de déployer pour assurer la communication exhaustive régulière de leurs projets. Les éléments de débat qui les concernent sont par exemple le rythme des publications, la répartition entre la partie relative à l'agenda et la partie rédactionnelle, la répartition entre les annonces en amont des événements et les comptes rendus des événements qui se sont déroulés, l'articulation entre la partie imprimée, les sites web, les réseaux sociaux, etc., ainsi que la prise en compte des évolutions des open data et des façons d'accéder aujourd'hui à l'information.

Les portes de Saint-Nazaire Associations sont ouvertes à toutes les associations, quelle que soit leur commune d'origine. Elles sont aussi ouvertes aux relations qui pourraient être tissées avec des communes souhaitant faire bénéficier à leur tissu associatif local des compétences professionnelles réunies au sein de Saint-Nazaire Associations en termes d'accompagnement sur les missions précitées.

Une remarque d'actualité : le bureau et le conseil d'administration de Saint-Nazaire Associations mesurent aujourd'hui pleinement et ont fait savoir à la Ville, qui est leur interlocuteur le plus naturel et le plus régulier, le souci posé par le fonctionnement presque « étanche » – c'est le mot qu'ils ont utilisé auprès de l'adjointe concernée à Saint-Nazaire – entre les équipes qui étaient dédiées à la communication et celles travaillant sur le reste des actions de Saint-Nazaire Associations. Ils ont fait part de leur souhait de rassembler ces deux dynamiques sous le couvert du projet social global de l'association et sont à la manœuvre autour de cette réflexion. Autre élément d'actualité, les associations adhérentes de Saint-Nazaire Associations ont engagé un travail collectif au sein de celle-ci, hors de la présence de la Ville, pour définir un repositionnement des outils de communication les plus utiles à leurs adhérents. Ce travail est en cours.

Dans ce cadre, trois questions peuvent alimenter les échanges des élus de la CARENE :

- quel rôle l'agglomération pourrait-elle jouer en finançant ou en cofinçant les futurs outils de communication qui seront proposés par Saint-Nazaire Associations ?
- quel rôle les supports de communication habituels courants de la CARENE pourraient-ils jouer en recueillant, par exemple dans le journal trimestriel ou dans ses outils numériques, une sélection des meilleurs articles d'*Estuaire* ou du futur nouveau support proposé par Saint-Nazaire Associations afin de souligner la dimension « territoire d'initiative » ? Il y aurait ainsi une capacité, dans les publications régulières de la CARENE, trimestrielle pour la partie imprimée, de souligner, via des portraits ou des articles, la vitalité du territoire ;
- enfin, quel rôle les communes pourraient-elles jouer en finançant globalement Saint-Nazaire Associations pour accompagner la structuration de leur vie associative locale, à l'échelon municipal, et financer ainsi, elles aussi, la promotion des initiatives associatives relevant des politiques communales ?

Ces trois pistes renvoient bien chacun à ses propres responsabilités. Ce seraient sans doute, en fonction de l'avancée des réflexions des élus, des contributions utiles à faire connaître aux dirigeants de Saint-Nazaire Association dans cette phase de réflexion qui porte sur leur projet social et sur les outils de communication les plus utiles à sa valorisation.

Le Président

C'est la méthode qui est proposée aux élus pour les semaines et mois de réflexion et de travaux à venir. La délibération qui est soumise au Bureau communautaire vise simplement à donner à Saint-Nazaire Associations les moyens de continuer la publication et la diffusion d'*Estuaire* jusqu'à l'automne 2017, dans l'état actuel des choses, sachant que l'association a été avisée qu'elle pouvait un peu jouer du curseur, si nécessaire, le temps d'en arriver aux éléments de conclusion.

Guillaume Saupin

Le document de synthèse sera adressé aux élus pour servir de trame à un futur temps d'échange en réunion des vice-présidents. Par cette délibération, les publications d'*Estuaire* sont ainsi sécurisées pour un certain nombre de mois, ce qui laisse le temps de caler la réflexion et la position des vice-présidents.

Le Président

Le document va donc circuler et une heure sera consacrée à ce sujet en réunion des vice-présidents.

La délibération n° 25 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 26 – Commission Finances – Commande publique – Marché de prestations de transport de fret fluvial sur l'estuaire de la Loire – Groupement de commandes avec Nantes Métropole, le Grand Port maritime – Approbation du candidat retenu par le coordinateur du groupement

Martin Arnout

Un groupement de commandes a été constitué entre le Grand Port, la CARENE et Nantes Métropole, le Grand Port étant le coordinateur de l'ensemble du groupement. Ce groupement a mis en concurrence les entreprises, entre la mi-2016 et le début de l'année 2017, pour se porter candidates sur ce projet. Une commission d'appel d'offres s'est réunie le 23 mars au Grand Port maritime en présence de la CARENE et de Nantes Métropole. Il est proposé de retenir le groupe CFT Compagnie ligérienne de transport et de signer le marché avec cette entreprise. Il est précisé que celle-ci est retenue pour une période de six mois, sachant que les entreprises qui ont postulé ne l'ont pas fait sur un modèle économique complet, mais avec un engagement sur les charges. Le groupe a six mois pour compléter le modèle économique, étant donné l'activité commerciale qu'il peut envisager. Dans six mois, elle aura un modèle économique complet à proposer aux membres du groupement de commandes, qui sera amené à le valider pour une période de cinq ans. Les collectivités locales, Nantes Métropole et la CARENE, se sont engagées pour équilibrer le modèle économique. Pour la CARENE, l'engagement se porte à 120 000 € sur la durée du contrat. Cet investissement en fonctionnement reste mesuré pour la CARENE, de même que pour Nantes Métropole, qui s'engage à hauteur de 300 000 €.

La délibération n° 26 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 27 – Commission Finances – Commande publique – Acquisition de prestations topographiques de récolement de surface compatibles RTGE CARENE – Groupement de commandes entre les Villes de Besné, Donges, La Chapelle-des-Marais, Montoir-de-Bretagne, Pornichet, Saint-André-des-Eaux, Saint-Joachim, Saint-Malo-de-Guersac, Saint-Nazaire, Trignac, la CARENE, le GIE Sonadev, Silène et LAD SELA (Loire-Atlantique Développement SELA) – Autorisation de signature

Martin Arnout

Cette délibération vise à regrouper les dix communes de la CARENE, la CARENE, le GIE Sonadev, Silène et Loire-Atlantique Développement SELA pour constituer un groupement de commandes en vue du récolement de surface.

Jean-Claude Pelleteur

Les relevés ont-ils déjà été réalisés à Pornichet, à la fin de l'année 2016. Aujourd'hui, des relevés topographiques ont déjà été payés. Quel est le processus ? Est-il prévu d'attendre que toutes les communes soient passées ?

Bernard Audric

Effectivement, les relevés se font dans une commune après l'autre. Ils ont commencé à La Chapelle-des-Marais et ont aussi été réalisés à Pornichet. La voiture qui relève le plan topographique du réseau routier passe partout. Une fois qu'elle l'aura relevé, des plans topographiques seront produits, mais à l'instant T pour la Ville de Pornichet, ce sera à la fin décembre 2016. Cela signifie que pour tous les travaux d'une certaine importance qui seront réalisés à Pornichet à partir de début 2017, un travail est réalisé avec les responsables des services techniques pour qu'ils soient bien listés,

de manière à ce que lorsque le groupement de commandes avec les topographes aura été attribué, ils passent sur toute commune pour mettre le RTGE à niveau sur l'ensemble des travaux qui auront été réalisés à Pornichet depuis la fin 2016. Il appartiendra aux communes de faire la commande de ces plans de récolement.

Jean-Claude Pelleteur

La question n'était pas celle-là. Des relevés ont été faits. Par conséquent, ils existent. La commune peut-elle en bénéficier ?

Bernard Audric

Bien sûr, dès qu'ils seront prêts. C'est bien l'objectif.

La délibération n° 27 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 28 – Commission Finances – Commande publique – Programme de détection et de géolocalisation des réseaux enterrés d'éclairage public et de fibre optique – Convention constitutive de groupement de commandes avec la Ville de Saint-Nazaire – Approbation et autorisation de signature

Martin Arnout

Cette délibération n'appelle pas de commentaire particulier.

La délibération n° 28 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 29 – Commission Finances – Commande publique – Participation prévoyance personnel – Mandat relatif à la sélection d'un organisme d'assurance pour la conclusion des conventions de participation des garanties d'assurance complémentaire prévoyance – Désignation – Approbation

Martin Arnout

Le groupement de commandes proposé réunit la CARENE, la Ville de Saint-Nazaire et le CCAS. Il est proposé que la Ville de Saint-Nazaire en soit le mandataire.

La délibération n° 29 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 30 – Commission Finances – Commande publique – Piscines – Construction d'un centre aquatique – Territoire de la Commune de Saint-Nazaire – Marchés publics de travaux – Approbation et autorisation de signer les avenants n° 2 aux marchés publics de travaux

Martin Arnout

Cette délibération concerne l'Aquaparc et fait suite à une commission d'appel d'offres qui s'est réunie récemment. L'ensemble des lots et des avenants portés sur chaque lot figurent dans la délibération. Jusqu'à présent, les montants restent dans le cadre de l'épure financière prévue au début du projet, puisque des provisions avaient été faites sur l'ensemble de ces lots.

La délibération n° 30 est adoptée à l'unanimité.

Délibération n° 31 – Contractualisations – Contractualisation – Site du Centre d'initiatives locales (CIL) – Travaux d'amélioration de la performance énergétique – Demande de subventions – Approbation

Martin Arnout

Cette délibération vise d'abord à autoriser la CARENE à solliciter l'intervention de cofinancements à hauteur de 400 000 € et 2 M€ au titre du FEDER, d'une part, et de l'appel à projets pour le fonds de soutien à l'investissement local « grandes priorités », et d'approuver l'opération de rénovation du Centre d'initiatives locales. La maîtrise d'œuvre est en cours de sélection. Une réunion a eu lieu le 31 mars, en présence de Jean-Claude Pelleteur et de Jean-Jacques Lumeau. Une négociation est en train d'être menée avec l'un des candidats, qui devrait être retenu à l'occasion de la réunion de la commission d'appel d'offres qui aura lieu au mois de mai.

La délibération n° 31 est adoptée à l'unanimité.

III – Compléments

Jean-Jacques Lumeau

Lors de la présentation de ce que pourrait être le prochain programme d'extension des réseaux d'assainissement, l'enveloppe et la répartition en termes de projets avaient été validées, mais il y avait une demande forte des communes de voir si l'échéancier prévisionnel correspondait ou non à des projets d'aménagement de voirie. Aujourd'hui, seules deux communes ont donné une réponse. La commune de Saint-Joachim n'a pas besoin de donner une réponse, puisqu'elle n'est pas directement impactée par les travaux. Le fait que certaines communes n'aient pas donné de réponse bloque l'avancée de ce dossier par le service instructeur. Elles sont invitées à rappeler à leurs services qu'il est urgent de répondre.

Sylvie Cauchie

S'agissant de la communication du PLUi et de la concertation qui doit être menée sur le PADD, les services avaient proposé, en comité de suivi, le 30 mars, de réunir les élus début juillet. Après les quatre dimanches électoraux qui vont mobiliser les élus et sachant que certains élus seront déjà en vacances début juillet, il est proposé de différer cette réunion à la rentrée. Le tempo du mois de septembre serait intéressant : ce serait un parallélisme des formes avec le séminaire du PLUi de 2016. Il avait également été proposé d'adopter un dispositif assez innovant, à savoir une communication par un dispositif numérique. Un certain nombre d'élus, dont Sylvie Cauchie elle-même, l'ont refusé d'emblée, et préféreraient un format plus classique. Le lieu reste à définir, mais il n'y aurait qu'une réunion intercommunale, avec comme objet la présentation du PADD.

Par ailleurs, pour les Parking Days, le choix se porte sur des événements vraiment intercommunaux. Les services ont pensé au Salon de l'habitat, idée validée par le maximum d'élus, aux marchés, à la Journée de la mobilité ou à la Digital Week. Ces propositions sont à affiner. Pour ce qui concerne les ballades thématiques, elles seraient réalisées en octobre. Les élus ont également insisté sur le fait qu'elles devaient représenter l'intercommunalité. Pour le Forum des acteurs, aucun événement n'ayant encore été organisé dans la commune de Donges, il est envisagé qu'il puisse s'y dérouler. Par ailleurs, la communication des lettres PLUi va se poursuivre via le site Internet et dans les bulletins et sites municipaux.

Le président

La séance est levée.

